

Opony całoroczne - opłacalność, wygoda. Bezpieczeństwo?

data aktualizacji: 2020.10.13



Wielu kierowców właśnie z uwagi na często zmieniające się warunki meteorologiczne w naszym kraju zdecyduje się na zakup homologowanych opon całorocznych. Są one wystarczające do jazdy na krótszych dystansach, ale jak dają sobie radę latem i zimą na autostradach?

Ich wady i zalety bierze pod lupę Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego.

ZALETY opon całorocznych:

- pozwalają być przygotowanym na nagłe zmiany temperatury czy nieprzewidziane opady;
- brak konieczności sezonowej wymiany.

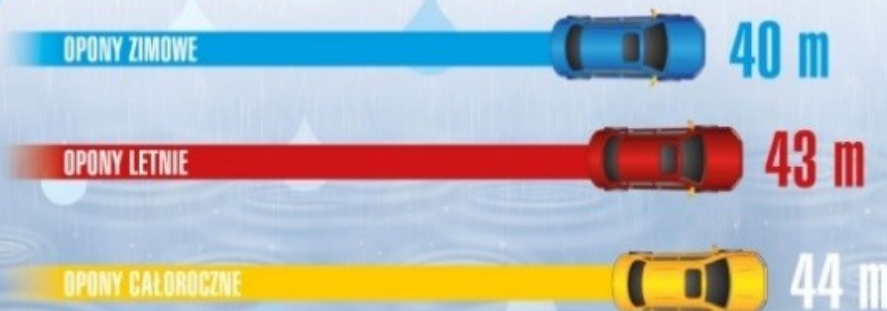
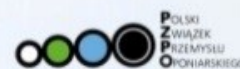
WADY opon całorocznych:

- gorsze osiągi w warunkach typowo letnich i typowo zimowych;
- szybsze zużycie bieżnika;
- gorsza przyczepność przy dynamicznej jeździe lub dużych prędkościach na autostradach.

Pamiętajmy, że nawet całoroczne opony klasy premium latem nie będą tak dobre, jak typowe opony letnie, a zimą tak jak typowe zimowe – co można sprawdzić w niezależnych testach - twierdzi PZPO.

HAMOWANIE NA MOKREJ DRODZE 80→0 km/h przy 10°C

W momencie kiedy samochód na oponach zimowych już się zatrzymał, samochód na oponach letnich jechał dalej z prędkością 32 km/h



HAMOWANIE NA ZAŚNIEŻONEJ DRODZE 40→0 km/h

Podczas jazdy z prędkością 29 km/h w warunkach śniegowych droga hamowania może zostać zredukowana o 50%.



- Kierowcy często podkreślają, że opony całoroczne to oszczędność pieniędzy na sezonowej przekładce opon. To prawda, ale to tylko jedna strona medalu. Po pierwsze wizyta u mechanika przy wymianie opon pozwala zdiagnozować usterki w kołach czy w zawieszeniu – to bardzo ważne, bo podczas jazdy opony narażone są na liczne uszkodzenia. Po drugie zaoszczędzone pieniądze wydamy szybciej na... kolejny komplet opon. Dlaczego? Jedną z wad ogumienia całorocznego jest to, że szybciej się zużywa – jeździmy na nim cały rok, a latem przy wyższych temperaturach szybciej się ścierają, bo mają bardziej miękką mieszankę niż letnie. Choć oczywiście nie tak miękką, jak zimowe – zwraca uwagę Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Coraz dłuższe i lepsze drogi ekspresowe oraz autostrady także nie działają na korzyść kierowców wybierających opony całoroczne – zwiększa się prędkość naszych podróży i wydłużają przebiegi. Kierowcy, którzy z opon sezonowych przesiedą się na typ całoroczny, z pewnością przy większych prędkościach poczują różnicę w przyczepności do drogi i zużyciu gum. Może się więc okazać, że po 2 latach takie opony trzeba będzie oddać do utylizacji z powodu zbyt małej głębokości bieżnika.

- Oczywiście, nie wszyscy jeżdżą autostradami latem na wakacje czy zimą na ferie, więc dla pewnej grupy kierowców jest to dobry produkt. Jeśli ktoś porusza się głównie po mieście, mniejszym samochodem, jeździ spokojnie – to przy przebiegach poniżej 10 tys. kilometrów rocznie warto rozważyć kupno kompletu całorocznego, ale tylko renomowanej marki. Taki kierowca musi jednak pamiętać, że to nie będą opony zapewniające znakomitą przyczepność w każdych warunkach – dodaje Sarnecki.

Należy upewnić się, że producent faktycznie określa dany model opony jako typ całoroczny – muszą koniecznie mieć z homologacją zimową oznaczoną symbolem płatka śniegu na tle góry. Sam symbol M+S – popularny na oponach – to za mało. Warto także, aby nowe gumy były przynajmniej ze środkowej półki cenowej – cena odzwierciedla bowiem zaawansowanie technologii użytych w produkcji opon i jakość materiałów. Renomowani producenci dysponują lepszym zapleczem badawczym do projektowania takich mieszanek.

źródło: PZPO

Źródło: